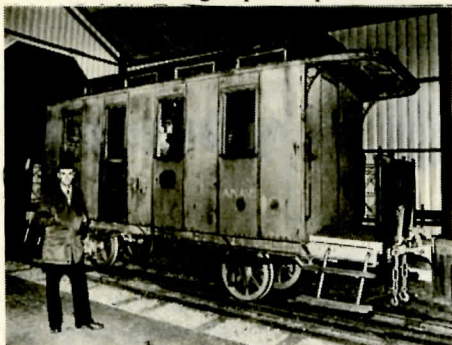


Ur personaltidningen PS

den 16 januari 1979

Gamla postvagnar till heders igen

En tvåaxlig postvagn som 1888 gick i trafik på sträckan Vadstena-Ödeshög håller på att rustas upp på Östergötlands järnvägmuseum i Linköping. Från början hade vagnen både post- och passagerarutrymmen men efter några år behövde Postverket hela vagnsutrymmet. Vagnen är tillverkad på Ljunggrens verkstad i Christianstad år 1888 och har nummer 253. När den var i drift hette den förmodligen postkupé 242.



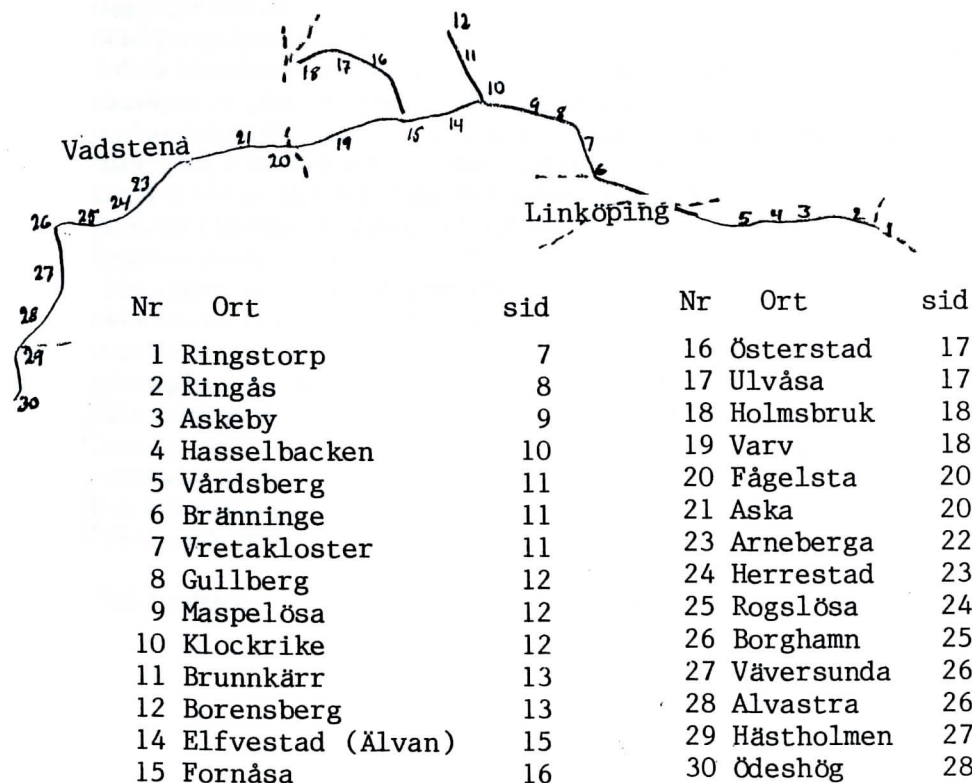
Birger Perlefelt leder restaureringsarbetet med den gamla postvagnen i Linköping.

Det tidsödande restaureringsarbetet leds av vagnmästaren i museiföreningen, Birger Perlefelt, som bl a bytt ut segelduken på taket mot tjärpapp.

Museiföreningen i Kalmar håller också den på att ställa i ordning en gammal postvagn. Den är från 1926 och har deponerats i Kalmar av järnvägmuseet. Museiföreningen avser att så småningom köpa in den. Den kommer i så fall att ingå i de tåg som sätts samman för de populära ångtågsresor från Kalmar, som anordnas med jämna mellanrum.

Erik Lindgren

Om posten vid Mellersta Östergötlands Järnväg



Förord

Den första delen av Mellersta Östergötlands järnväg gick från Linköping till Fågelsta. Den invigdes 1897. Företaget övertog år 1919 den äldre järnväg som fanns mellan Fågelsta och Ödeshög via Vadstena. Efter övriga förändringar och sammanslagningar med andra företag ingick bolaget 1930 i Trafikförvaltningen Östergötlands Smalspåriga Järnvägar, TÖJ.

I detta häfte berörs huvudsakligen spörsmål som har med postens samarbete med järnvägen att göra. Det blir en tänkt resa på spåret mellan Ringstorp och Ödeshög med avstickare till Borensberg respektive Motala efter hand som vi kommer fram till stationerna Klockrike och Fornåsa. Poststationerna presenteras i den ordning de kommer vid en färd från öster mot väster. När det finns anledning, berörs även postorter i järnvägens relativa närhet, liksom i all korthet något om utvecklingen för lantpoststationer före järnvägens tillkomst.

Naturligtvis är det inte fråga om att beskriva postens utveckling i sin helhet på de olika orterna. Det blir i stället exempel på händelser av varierande slag som i någon mån belyser problem som uppstår i relationerna mellan Posten och samhället. I den mån jag lyckats få fram namn på poststationernas föreståndare och uppgifter om vilka tidsperioder de arbetat, lämnar jag sådana uppgifter konsekvent. För de minsta järnvägsstationerna har jag i allmänhet inte kunnat finna något annat material än just personaluppgifterna.

För synpunkter från mina läsare är jag tacksam.

Växjö i juli 1993

Erik Lindgren

Inledning

Den östligaste delen av den relativt långa järnväg som vi "reser på" i detta häfte, Ringstorp-Linköping, öppnades för allmän trafik den 1 maj 1908. Då inrättades förenade post- och järnvägsstationer i Ringås, Askeby och Vårdsberg. I Ringstorp utgick tåget från den redan befintliga post- och järnvägsstationen vid Norsholm - Västervik - Hultsfreds järnväg och i Linköping fanns sedan sedan omkring 1636 ett postkontor.

Även vid de andra betydligt äldre sträckorna, Linköping - Fågelsta, och Fågelsta - Ödeshög fanns det före järnvägens tillkomst orter med post. De fick i många fall finna sig i att ursprungliga poststationer flyttades till järnvägen, ibland till nackdel för många, men oftast utan andra komplikationer än den besvikelse som lantpoststationernas föreståndare kände över att mista sina avtal.

Det var inte självklart att post skulle förenas med järnvägen vid alla trafikplatser. I vissa fall rörde det sig om hållplatser där det inte funns någon betjäning eller bara någon som var okvalificerad för postgöromålen. Efter hand som förhållandena ändrades, kunde även sådana platser få poststationer. Ett stycke in på det nya seklet kunde man sålunda finna de flesta av stationerna även i posttidtabellerna, som framgår av den här återgivna illustrationen från ett cirkulär 1910. Understruken minuttal avser tiduppgifter mellan kl 18 och 06 enligt modern tidåtergivning.

Åtskillig korrespondens utväxlades mellan poststyrelsen och trafikföretagen resp järnvägsstyrelsen under järnvägens framväxt i olika etapper. Järnvägsstyrelsen skrev t ex den 12 oktober 1906 till poststyrelsen att regeringen accepterat benämningen Askeby och Ringås för stationerna samt Vårdsberg för hållplatsen på sträckan mellan Linköping och Ringstorp. Det första spadtaget på denna del av järnvägen hade enligt uppgift tagits i mitten av januari 1906 och järnvägen öppnades för allmän trafik den 1 maj 1908.

Motsvarande skriftväxling finner man i tio år äldre dokument för sträckan mellan Linköping och Fågelsta. Civildepartementet skrev t ex den 31 december 1896 (nyårsafton!) till poststyrelsen att Mellersta Östergötlands järnvägsaktiebolag "uti en till Kungl.Maj:t ingiven skrift i underdånighet anhållit, att Kungl.Maj:t måtte för sju stationer vid bolagets järnväg mellan Linköping och Fågelsta godkänna följande benämningar, nämligen Bränninge, Vreta Kloster, Gullberg, Bommen, Klockrike, Fornäs och Varv ävensom för en hållplats vid samma järnväg fastställa benämningen *Elfvestad*".

Poststyrelsen hade haft vissa invändningar mot några av namnen och fortsättningen av det delvis citerade brevet var en bekräftelse på att namnen hade fastställts till Bränninge, Vreta Kloster, Maspelösa, Klockrike, Fornäs och Varv samt Elfvestad.

220.

Ringstorp—Linköping—Ödeshög.

(Fr. o. m. den 15 nov. 1910.)

Fk.		Plk. 242	Km.							
Tåg 1.	Tåg 5.	Tåg 5.								
6 ⁵⁰	12 ⁴⁸		—	Ringstorp 215	10 ⁵¹					
6 ⁵⁹	12 ⁵⁵		4	Ringås	10 ⁴⁴					
	1 ⁵		8	Askeby	10 ³²					
	1 ¹⁹	Plk. 407	14	Vårdsberg (ej f.)	10 ¹⁷					
	1 ³⁵	Tåg 7.	21	Linköping 201, 217	10 ⁰					
	2 ⁵⁸	~	—	Linköping	9 ²⁷	12 ⁶				
	3 ¹⁷	~	28	Bränninge	9 ¹⁰	11 ⁵¹				
	3 ²⁶	~	31	Vretakloster	9 ⁰	11 ⁴⁴				
	3 ³⁷	~	34	Gullberg	8 ⁴³	11 ³⁷				
	3 ⁴⁵	~	36	Maspelösa	8 ³²	11 ³¹				
	3 ⁵⁵	~	42	Klockrike 221	8 ¹⁸	11 ²⁰				
	4 ²	~	—	Klockrike	8 ⁹	11 ¹⁴				
	4 ¹¹	~	45	Elfvestad	8 ²	11 ⁷				
	4 ²³	~	48	Fornäs	7 ⁵³	11 ⁰				
	4 ⁴⁰	~	54	Varv	7 ³⁸	10 ⁴⁷				
	4 ⁵¹	~	60	Fågelsta 325	7 ²⁵	10 ³⁵				
Plk. 353		Plk. 408					Tåg 2.	Tåg 4.		
	Fk.	M. T. O.					Plk. 242	Plk. 407		
Tåg 9.	Tåg 1.	Th. F. L.								
~ 7 ³⁰	10 ³⁵	~ 4 ⁵⁵	—	Fågelsta	10 ²⁰	3 ²³			7 ²⁹	
~ 7 ⁴¹	—	~ 5 ⁶	64	Aska	—	3 ¹³			7 ¹⁹	
~ 7 ⁵⁶	11 ¹	~ 5 ²¹	70	Vadstena	10 ⁰	2 ⁵⁷			7 ²	
							Tåg 4.			
							Fk.			
8 ⁶		5 ³¹	—	Vadstena		2 ⁴⁷			6 ⁵³	
8 ¹⁸		5 ⁴²	74	Arneberga		2 ³⁵			6 ⁴³	
8 ³⁶		5 ⁵⁹	80	Rogslösa		2 ¹²			6 ²⁶	
8 ⁴⁹		6 ¹¹	84	Borghamn		1 ⁵⁵			6 ¹³	
9 ¹		6 ²²	88	Väfersunda		1 ²⁷			6 ¹	
9 ²¹		6 ⁴²	94	Alvastra		1 ¹³			5 ⁴¹	
9 ³⁰		6 ⁵⁵	96	Hästholmen 222		1 ⁵			5 ³⁵	
9 ⁴⁵		7 ¹⁰	102	Ödeshög		12 ³⁰			5 ⁰	
							Tåg 6.	Tåg 8.		
							Th. F. L.			
							M. T. O.			
							Plk. 408	Plk. 353		

När järnvägen skulle öppnas för allmän trafik underrättades postpersonalen bland annat genom en cirkulärnotis som illustrationen visar.

Kungörelse,

angående dels öppnande, dels indragning af poststationer.

Den 1 nästinstundande december öppnas poststation vid en hvar af de vid Mellersta Östergötlands jernväg (bansträckan Linköping—Fogelsta) belägna trafikstationerna *Bränninge, Vreta kloster, Gullberg, Maspelösa, Klockrike, Fornåsa* och *Hvarf* inom Östergötlands län.

Deremot indragas med innevarande november månads utgång de nuvarande poststationerna *Skeppsås* och *Hvarf* inom nämnda län. Stockholm, af Kongl. Generalpoststyrelsen, den 26 november 1897.

F. H. SCHLYTERN.

Albert Boström.

Bibanan mellan Fornåsa och Motala kom till i ett betydligt senare skede. Den skriftväxling som föregick tågstart berörde bland annat förslaget om ändrad postföring på landsväg. Ett antal intressenter i trakten av Ask och Ekebyborna skrev såhunda den 9 april 1913 och bad att få behålla landsvägspostföringen runt sjön Boren. I sin redovisning till poststyrelsen den 31 maj 1915 av hela ärendet om den nya järnvägen anförde postdirektör Boberg i Linköping bland annat följande sedan det sistnämnda brevet berörts:

"Såväl postmästarna i Motala och Linköping som ock kronofogden och kronolänsmännen i orten samt poststationsföreståndaren i Borensberg anse däremot, att denna postföring utan olägenhet kan indragas å sträckningen söder om sjön Boren. I fråga om sträckningen norr om sjön hava samtliga nyss nämnda personer framhållit att ifrågavarande postföring icke kan helt indragas utan att ersättas med annan postanordning."

Flera alternativ redovisade postdirektören för lösning av frågan innan han avslutningsvis stannade för ett av dem och bland annat hemställde om följande "förändringar i avseende på postbefordringen m.m. från den dag bandelen Fornåsa-Motala öppnas för allmän trafik":

".....ny poststation, lydande under postkontoret i Linköping, inrättas vid trafikstationen Ulvåsa och bör postarvodet där tills vidare utgå efter 180 kr för år, nuvarande postföringen Motala-Borensberg-Motala indrages och lantbrevbäring anordnas med en tur varje söckendag å en linje Borensberg-Krigsberg-Kulla handelsbod och hemställs att vid bifall härtill bifogade med gratialisten Per August Danell, Kulla Brunsgård, Borensberg, i 2 exemplar upprättade förslagkontrakt om denna lantbrevbäring därvid godkännes."

Poststyrelsen biföll framställningen i sin helhet vid föredragning den 21 juli 1915. Citatet ovan är en mycket liten del av framställningen.

Efter denna avvikelse för den sent tillkomna järnvägssträckan norrut från Fornåsa skulle det vara välkommet med utdrag ur och kommentarer till skriftväxlingen kring

den äldsta delen av den järnväg som häftet avser, nämligen Vadstena-Fågelsta järnväg. Tyvärr har jag inte lyckats finna detta ärende i arkivet (diarienummer 2131/1874) utom ett enda fragment i form av ett telegram från postmästaren i Vadstena till poststyrelsen den 20 oktober 1874 med denna text: "*Erfar först nu det Vadstena Fågelsta järnväg idag öppnats ehuru därtill behövliga handlingar från Stockholm ej hitkommit*".

Den officiella öppningsdagen för allmän trafik uppges som den 31 oktober 1874, men telegrammet tyder på att postmästaren fått veta att tågen börjat gå den 20 oktober, troligen en trafik utan passagerare. I den första tryckta tidtabellen saknas datum framför månads och årsangivelsen oktober 1874. (Återgiven förminskad på häftesomslagets baksida).

Däremot finns det åtskillig information i arkivet i vad gäller linjedelen Vadstena-Ödeshög som öppnades för allmän trafik den 13 november 1888 och en dag senare började användas för postbefordran. Sålunda började bygden i god tid försöka tillvarata sina intressen inte bara vad gäller platser för järnvägsstationer utan även för förbättrad postgång. Därvidlag misslyckades t ex Väversunda församling som vid kommunalstämman den 10 juni 1888 påtalade behovet av en poststation i den blivande järnvägsstationen men inte fick gehör förrän åtskilliga år senare. Inte heller i Örberga socken fick man tillgodosett önskemålen efter kommunalstämman den 12 augusti 1888, som enhälligt förklarade "önskvärdheten av att poststationen, såsom varande särdeles centralt och i övrigt välbelägen för såväl denna del som för Nässja socken, fortfarande finge bibehållas på samma villkor som hittills". Den poststationen drogs in när en poststation öppnades i Arneberga stationshus.

Järnvägsbolaget skickade till poststyrelsen i oktober 1888 en handskriven "avståndstabell visande stationer och hållplatser vid den nya bandelen" (avbildad på pärmens första insida) och anmälde "att bolagets järnväg Vadstena-Ödeshög kommer att avsynas den 2 nästinstundande november och sedan så fort ske kan öppnas för allmän trafik". Den 5 november daterades ett brev med uppgiften att trafiken skulle "öppnas onsdagen den 14 dennes" (illustration sid 23). Postinspektionen hade i ett brev på fem foliosidor den 1 november 1888 redovisat sin utredning till poststyrelsen och preciserat de blivande trafikstationerna på följande sätt:

"Arneberga station belägen i närheten av Arneberga gård på ett avstånd av omkring 3 kilometer från Örberga poststation,

Rogslösa station invid Rogslösa kyrka,

Borghamnns station vid Västerlösa gård och i närheten av Statens kalkstensbrott och kronoarbeitsstation,

Alvastra station nedanför Omberg med dess kronopark vid vägen till Heda och Röks socknar, samt

Hästholmens station i närheten av Hästholmens hamn.

Postinspektören redovisning avslutades med en hemställan, som bland annat innefattade indragning av kärmposten på linjen Vadstena-Ödeshög och de dittillsvarande poststationerna Hästholmen, Rogslösa och Örberga samt öppnande av nya poststationer vid Arneberga, Rogslösa, Borghamnns, Alvastra och Hästholmens järnvägsstationer. Eftersom hållplatsen i Väversunda förestods av en banvakt kunde

någon poststation inte öppnas där vid detta tillfälle, men postinspektionen begärde poststyrelsens beslut "att vid Väversunda hållplats skall uppsättas en brevlåda, som skall två gånger om dagen tömmas av den med postiljonskupén i tåg nr 1 och 6 följaktige vaktbetjänten, samt att en lantbrevbäring med två turer i veckan måtte anordnas att utgå från Arneberga poststation till Örberga och vidare till Nässja kyrka".

Poststyrelsen beslöt den 6 november 1888 i enlighet med postinspektionens framställning. Posttidtabellen fick det utseende som framgår av illustrationen nedan.

325

Jernvägsposter:

50.

Fogelsta—Vadstena—Ödeshög.

(C. D.)

(Från den 14 november 1888.)

Plk. N:r 1.	1) Fk. Brl. N:r 3.	Fk. Brl. N:r 5.		Denna spalt läses nedifrån och uppåt.		
7,8	11,25	5,10	<i>Fogelsta</i>	10,50	4,32	7,25
7,51	12,5	5,40	<i>Vadstena</i>	10,20	4,2	6,55
8,5	12,19		<i>Arneberga</i>	N:r 2.	3,40	6,38
8,25	12,39		<i>Rogslösa</i>	Fk. Brl.	3,20	6,18
8,39	12,53		<i>Borghamn</i>		3,5	5,58
9,11	1,25		<i>Alvastra</i>		2,33	5,26
9,22	1,36		<i>Hästholmen</i>		2,25	5,18
9,40	1,54		<i>Ödeshög</i>		2,0	4,55
				N:r 4.	N:r 6.	
				1) Fk. Brl.	Plk.	

1) Med tågen n:r 3 och 4 befordras karterad post endast mellan Fogelsta, Vadstena och Ödeshög.

Järnvägens tillkomst fick också viss inverkan på postgången längre söderut. Sålunda beordrade poststyrelsen redan den 18 juni 1888 postmästaren i Jönköping att med anledning av den redan till den 1 oktober 1888 förmodade tågstarten på järnvägen Vadstena-Ödeshög säga upp ett antal kontrakt, nämligen om postföring tre gånger i veckan mellan Ödeshög och Gränna och mellan Gränna och Jönköping, om postföring två gånger i veckan mellan Huskvarna och Aneby samt kontraktet om befattningen som poststationsföreståndare i Haurida. Atminstone den sistnämnda uppsägningen visade sig vara förhastad.

Ringstorp

Styrelsen för Norsholm-Ristens kommunikationsaktiebolag anmälde i ett brev till poststyrelsen den 13 juni 1879, att en ny station med namnet Åhs skulle öppnas mellan Halleby och Höversby den 8 juli 1879 vid järnvägen mellan Norsholm och Västervik. Bolaget önskade "att från nämnde dag poststation måtte vid Åhs inrättas". På brevet i poststyrelsens centralarkiv finner man följande blyertsanteckning av handläggaren:

"Enär postanstalt med namnet Ås finnes redan, tillfrågas järnvägsstyrelsen, huruvida den nya järnvägsstationen kunde erhålla en annan benämning, till undvikande av brevs missändning i händelse postanstalt där skulle komma att öppnas".

Tankarna konkretiserades i ett brev till bolagets direktion den 19 juni, varefter namnet Ringstorp fastställdes. Av olika skäl öppnades dock inte någon poststation den 8 juli, när järnvägsstationen skulle vara klar, och befolkningen började bli orolig. Ett 10-tal representanter för denna skrev den 18 september 1879 till poststyrelsen och begärde att få en poststation i Ringstorp. De uppgav sig ha fått höra att poststyrelsen inte låtit inrätta "post vid Ringstorp på samma gång som vid övriga nya stationer å linjen då poststationer finnas i närheten vid Halleby och Höversby". De uppgav sig också ha haft skäl förutsätta en poststation "som ju genom Kungl. General Post Styrelsens försorg namnet på stationen blivit ändrat från Åhs till Ringstorp, och dessutom med säkerhet icke å någon station emellan Norsholm och Åtvidaberg flera lösväskor och större post kommer att finnas än vid Ringstorp".

Petitionärerna hade inte alls behövt skriva det delvis citerade brevet. Inte förrän den 24 september skrev nämligen "Norsholm-Västervik-Hultsfreds järnvägstrafik", som bolagets namn återgavs på brevpapperet, att den nya stationen blivit öppnad för allmän trafik. Poststyrelsen beslöt den 29 september att poststationen skulle öppnas den 1 november 1879 och att järnvägens stationsmästare skulle få 240 kr om året i arvode för sitt bestyr med posten.

Den förste föreståndaren var Knut Robert Carlborg, som hade ansvaret för trafiken till 1903. Efter honom ansvarade följande ordinarie järnvägsmän för posten i Ringstorp till stationens indragning den 26 september 1964 i samband med nedläggning av trafiken på sträckan Norsholm-Åtvidaberg: Ivar Carl Didiring (1903-1909), Erik Karl Emil Clarin (1909-1933), Viktor Hjalmar Thyll (1933-1944), Johan Harald Olsson (1944-1949), Nils Eskil Ragnar Salomonsson (1949-1956), August Bernhard Johansson (1956-1958) och Karl Folke Cederholm (1958-1964).

3. Poststation: Ringstorp (01)
 Överordnat postkontor: Årstadaberg Öppnad den 1.11.1879 Dnr
 Vid statens järnvägar Förflyttad till jvst. f. o. m. den Dnr
 Vid Årstadaberg - Västerås - Södertälje järnväg.

Föreståndare	Född den	Tillträdde befattningen den	Dnr	Förut poststationsföreståndare				Anm.
				I	under tiden	I	under tiden	
<i>Thyll, Viktor Lybomars</i>	<i>26.10.80</i>	<i>14.6.33</i>	<i>1912</i>	<i>Karlind</i>	<i>3.20-13.33</i>	<i>Karlind</i>	<i>med utg. av jan. 1914</i>	
<i>Kjellman, August</i>	<i>18.8.86</i>	<i>1.11.44</i>	<i>1912</i>	<i>Hängens</i>	<i>1.6.38-31/10.44</i>			

F. o. m.	Arvodesklass	Fast ersättning kr.	Särskilt tillägg kr.	Sido-postanslag kr.	Särskilt anslag kr.	Summa kr.	Anmärkingar
<i>1.27</i>	<i>5</i>	<i>720</i>	<i>324</i>	<i>240</i>		<i>1284</i>	<i>o.d. 44/27</i>
<i>1.26</i>	<i>5</i>	<i>720</i>	<i>324</i>	<i>300</i>		<i>1344</i>	<i>o.d. 196/25</i>
<i>1.39</i>	<i>6</i>	<i>840</i>	<i>378</i>	<i>180</i>		<i>1398</i>	<i>o.d. 36/39</i>
<i>1.41</i>	<i>6</i>	<i>840</i>	<i>546</i>	<i>180</i>		<i>1566</i>	<i>o.d. 27/41</i>
<i>fr. 1/1.45</i>	<i>19</i>	<i>1080</i>		<i>180</i>		<i>1260</i>	Poängtal 269.

Uppbörd i kronor:			
1935 <i>1.648</i>	1940 <i>2001</i>	1945 <i>2535</i>	1950
1936 <i>1.650</i>	1941 <i>2303</i>	1946	1951
1937 <i>2110</i>	1942 <i>2193</i>	1947	1952
1938 <i>1948</i>	1943 <i>2227</i>	1948	1953
1939 <i>2028</i>	1944 <i>2365</i>	1949	1954

000 ex. Juni 36 36 1032 Pr. tr. Sth

Detta är ett exempel på s k poststationskort, ur vilka forskarna kan hämta intressanta uppgifter om utvecklingen vid poststationerna. Baksidan var öppen för anteckningar av olika slag, bl a om överordnade postmästares iakttagelser vid inspektion av poststationerna.

Ringås

Ringås blev den första förenade post- och järnvägsstationen på den bansträcka mellan Ringstorp och Linköping som öppnades för allmän trafik den 1 maj 1908. Tre ordinarie järnvägsanställda hann sköta postgöromålen under den föga trafikerade poststationens livstid, nämligen Johan Rudolf Johansson (1908-1932), Eric Johan Carldehn (1933-1945) och Eva Sonja Margareta Larsson (1945-1956). Poststationen drogs in med oktober månads utgång 1956, knappt åtta år före järnvägstrafikens nedläggning.

Askeby

Långt före tanken på en järnväg gjordes försök att få en fast postservice i Askeby. Vid kommunalstämman den 27 mars 1890 beslöt man att begära hos poststyrelsen att få en poststation vid kyrkan eller gångpost från Linghamens järnvägsstation. Sedan framställningen ingetts blev det ett sedvanligt remissförfarande. Bland dem som anmodades yttra sig var poststationsföreståndare Karl August Karlin i Lingham. Han såg inga tillräckliga skäl för en poststation i Askeby "då avståndet härifrån till Askeby kyrka är blott 6 km". Postinspektör Ljung avstyrkte också i sin slutplädering men tillstyrkte att en lantbrevbäring skulle inrättas med tre turer i veckan mellan Lingham och Askeby kyrka. Denna startade efter poststyrelsens beslut med 1891 års ingång och till kostnaden bidrog postverket med 125 kr per år genom ett kontrakt med Askeby kommun.

Med denna form av postservice nöjde man sig i Askeby. När järnvägen öppnades för allmän trafik den 1 maj 1908 fick man emellertid en fast hållpunkt i den poststation som samtidigt öppnades i järnvägsstationen. Där fick stationsföreståndaren Johan Fredrik Stridh ansvar för posten liksom hans efterträdare fram till järnvägens nedläggning för all trafik den 27 september 1964. De ordinarie järnvägsanställda som sålunda svarade för posten var följande efter Stridh: Ernst Konrad Wickius (1930-1948), Oskar Witus Wallentin Johansson (1948-1952), Sven David Svensson (1952), Curt Lennart Grönberg (1952-1954), John Harry Ludvig Johansson (1954-1962) och Eva Sonja Margareta Larsson (1962-1964).

Efter järnvägsnedläggningen fanns poststationen kvar i stationshuset till och med maj 1966, betjänad av Eva Sonja Margareta Larsson enligt ett personligt kontrakt med postverket. Tidigare hade samverkan baserats på en överenskommelse mellan postverket och järnvägsbolaget.

Samtidigt med indragningen av poststationen i Askeby fick också poststationen i Gistad stryka på foten, som man säger. Båda poststationerna ersattes med bilåkande lantbrevbäring från Lingham och befintliga lantbrevbäringslinjer omorganiserades.

Kungörelse,

angående öppnande af poststationer.

Den 1 nästinstundande maj, då järnvägslinjen Linköping—Ringstorp upplättes för allmän trafik, öppnas poststation vid en hvar af trafikstationerna *Ringås* och *Askeby* samt vid hållplatsen *Vårdsberg* inom Östergötlands län. Stockholm, af Kungl. Generalpoststyrelsen, den 28 april 1908.

JULIUS JUHLIN.

e. f.

Gustaf Kihlmark.

Hasselbacken

Någon poststation öppnades aldrig vid hållplatsen med namnet Hasselbacken. Vid förberedelserna för järnvägen var namnfrågan för de planerade stationerna alltid på tapeten, som man säger. Det gällde även små stationer och hållplatser som inte beräknades få postservice. Det blev så många frågor om namn att järnvägsstyrelsen använde en särskild blankett för förfrågningar till poststyrelsen. Poststyrelsen svarade i detta fall i ett brev till järnvägsstyrelsen den 5 juni 1908 att det inte fanns någon erinran mot benämningen Hasselbacken.

Ett förminskat exemplar av den omnämnda förfrågningsblanketten avbildas här.

II, 1402.

KUNGL.

JÄRNVÄGSSTYRELSEN

Kungl. Generalpoststyrelsen.

Lämnad den 3 JUN 1908

Trafikafdelningen.

852

1908 den 5 Juni

Generalpoststyrelsen och

exp. Nr. 14 Kungl. Järnväg.

Hasselbacken.

Vil. II 1648.

Sitt

Kungl. Generalpoststyrelsen.

Kungl. Maj:t har genom nådig remiss anbefallt Kungl. Järnvägsstyrelsen att, efter samråd med öfver och Kungl. Telegrafstyrelsen, afgifva underdänigt utlåtande öfver om af *Höllersta Östergötland järnvägsaktieföretag*

hos Kungl. Maj:t gjord anhållan, att stationer och hållplatser vid *högst* *beträda* järnväg måtte få benämnas *Hasselbacken*

Med anledning häraf får Kungl. Styrelsen, som för sin del icke har något att invända emot de föreslagna benämningarna, härigenom äran anhålla om edert yttrande i ärendet. Stockholm den 3

5 Juni 1908.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

W. K. Klemming

Vårdsberg

Posten tog vara på järnvägens möjligheter att transportera posten till Vårdsberg när järnvägen blev färdig för allmän trafik den 1 maj 1908, men någon poststation kunde inte inrymmas i hållplatsen. Den förlades i stället till gamla ålderdomshemmet, där förre folkskolläraren Anders Fredrik Fredriksson antogs till poststationsföreståndare den 1 maj 1908. En framställning att få flytta poststationen från ålderdomshemmet (diarienummer I b 1915:123) bifölls inte och Fredriksson satt i orubbat bo till 1918.

Efter honom uppehölls befattningen av Tyri Ingeborg Fredriksson (1918-1949). Under hennes tid som föreståndare flyttades poststationen till affären Vernersborg i Viskeryd den 1 oktober 1947. När hon slutade 1949, uppehölls befattningen som poststationsföreståndare under fyra månader av Carl Nils Rune Thuresson, varefter köpman Alf Gustaf Vilhelm Eckfelt tog över den 1 juni, även han under en kort period. Fröken Helga Otilia Magnusson blev ansvarig 1950, följd 1952 av Margareta Marianne Allerth. Hon fick uppleva poststationens indragning med januari månads utgång 1955.

Bränninge

Vi har nu passerat Linköping och kommit till Bränninge, den östligaste järnvägsstationen på delsträckan mellan Linköping och Fågelsta. Öster därom låg visserligen hållplatsen **Tift**, men den hade inte något samröre med posten. Från Bränninge byggdes en järnväg till Väderstad över Skänninge i två etapper med huvudsträckan klar för trafik den 9 oktober 1913. Om posten i Bränninge har jag berättat i posthistoriskt häfte nr 135, "Poststationer vid järnvägen Bränninge-Väderstad".

Vretakloster

Med järnvägens tillkomst öppnades den 1 december 1897 en förenad poststation i Vretaklosters järnvägsstation. Under hela dess existensperiod svarade järnvägsanställda för dess skötsel, under perioden 1 juli 1931 - 31 mars 1943 dock enligt personliga kontrakt med postverket och under övrig tid genom ett avtal mellan postverket och järnvägsbolaget. Enligt tillgängliga poststationskort var följande ansvariga: Josef Augustinus Söderholm (1897-1907), Sven Johan Örmell (1907-1921), David Hilding Gyllenhammar (1921-1926). Karl Robert Nordell (1926-1941), Oscar August Andersson (1941-1960) och Rut Sofia Andersson (1960-1963). Poststationen drogs in den 28 september 1963 på grund av nedläggning av all trafik på sträckan Linköping-Fågelsta.

Namnet Vretakloster övertogs vid poststationens nedläggning av den postexpedition som därtills haft namnet Bergs Slussar.

Gullberg

Poststationen öppnades samtidigt som järnvägen Linköping-Fågelsta togs i bruk för allmän trafik den 1 december 1897. Under perioden juli 1931 - mars 1943 var poststationen proformaskild från järnvägen. Det innebar bland annat att föreståndarna hade personliga avtal med postverket om att sköta postgöromålen. Under övrig tid gällde ett generellt kontrakt mellan järnvägsbolaget och postverket.

Poststationen drogs in i samband med nedläggning av all trafik på linjedelen Linköping-Fågelsta med utgången av den 28 september 1963. Följande järnvägsmän var ansvariga för postservice: Johan Sigurd Johansson (1897-1906), Karl August Magnusson (1906-1916), Per Otto Nilsson (1916-1918), Hilding Emanuel Rahmberg (1918-1949), Albin Robert Adell (1949-1950), Adolf Gunnar Widman (1950-1956), Oskar Vitus Valentin Johansson (1956-1959) och Bengt Harry Lewin (1959-1963).

Maspelösa

Poststationen i Maspelösa följer samma mönster som de flesta förenade post- och järnvägsstationerna på järnvägssträckan mellan Linköping och Fågelsta. Den öppnades sålunda den 1 december 1897 samtidigt som järnvägen uppläts för allmän trafik och den sköttes av järnvägens personal. Under tiden juli 1931 - mars 1943 fanns det personliga avtal mellan postverket och järnvägspersonalen, medan ett avtal gällde mellan järnvägsbolaget och postverket under övrig tid. Poststationens sista verksamhetsdag var den 28 september 1963. Följande dag upphörde tågtafiken på järnvägssträckan. Som komplettering av lantbrevbärarens service fanns under tiden 29 september 1963 - 30 juni 1967 ett postombud i Maspelösa, i vars datumstämpel fanns gravyren VRETAKLOSTER POB 1.

Följande ordinarie järnvägsanställda ansvarade för postservice i Maspelösa: Carl Viktor Falkenström (1897-1904), Johan Fredrik Nehrman (1904-1916), Hilding Emanuel Rahmberg (1916-1918), Karl Gustaf Lundberg (1918-1948) och Oskar Fredrik Karlsson (1948-1963).

Klockrike

Förhandlingarna i juli 1874 mellan poststyrelsen och länsstyrelsen i Linköping inför omorganisationen av kronobrevbäringen omfattade planer på att inrätta en poststation i Klockrike. Beslutet kom dock inte att inbegripa en poststation där, eftersom en sådan inte ansågs kunna motsvara kraven i beslutet om kronobrevbäringens avveckling.

Det blev i stället järnvägen som medförde lokal postservice till Klockrike. Sålunda öppnades där den 1 december 1897 en förenad post- och järnvägsstation. Intill järnvägsnedläggningen den 29 september 1963 ansvarade följande järnvägsmän för

postens skötsel: August Wallentin Larsson (1897-1916), Karl August Magnusson (1916-1926), Karl Axel Methodius Ericsson (1926-1938), Alfred Welander (1938-1945), David Martin Göransson (1945-1953), Gustaf Harald Lundqvist (1953-1958), Nils Axel Setterberg (1959-1963) och slutligen Lars Ek (1963).

Efter järnvägens nedläggning fanns poststationen kvar i stationshuset och Judit Maria Pantzar anställdes som föreståndare. Hon hade tidigare tjänstgjort vid posten i Älvan. I samband med övergången till postnummersortering förbereddes en helt ny transport- och sorteringsorganisation, vilken genomfördes den 12 maj 1968. Den omfattade bland annat en genomgripande rationalisering av landsbygdens postanordningar med sikte i första hand på utbyggnad av postutdelningen i form av biliserad lantbrevbäring.

Postkunderna i Klockrike-området betjänades då dels av poststationen i Klockrike och dels av bilåkande lantbrevbäring på linjen Klockrike-Karlshov. Bara 54 hushåll anlätade poststationen, medan lantbrevbäraren betjänade 227 hushåll. Omorganisationen innebar indragning av poststationen och uppdelning av hushållen på två ändrade lantbrevbäringslinjer, den ena från Borensberg och den andra från Fornåsa.

Lördagen den 11 maj 1968 blev sista dagen för poststationen i Klockrike. Poststationsföreståndare Judith Pantzar pensionerades vid det följande halvårsskiftet och fick dessförinnan tillfälle att tjänstgöra i Borensberg. Lantbrevbärare Bertil Svärdvall, som utgått från Klockrike, fick nu börja sin runda i Borensberg och betjäna även större delen av de hushåll som haft postadress Klockrike.

Brunnkärr

På den 8 kilometer långa sträckan mellan Klockrike och Borensberg öppnades en järnväg för allmän trafik den 21 december 1907. Utmed linjen fanns hållplatsen Brunnkärr, där någon poststation inte öppnades. Järnvägsbolaget hade föreslagit namnet Brunneby på hållplatsen men detta ändrades sedan poststyrelsen i ett brev till järnvägsstyrelsen meddelat att det fanns en poststation med namnet Brunnby.



Borensberg

En av vårt lands tolv första poststationer var den i Borensberg. Den öppnades den 15 februari 1861 efter överläggningar mellan poststyrelsen och länsstyrelsen i Linköping. Regeringen hade i mars 1860 bemyndigat poststyrelsen att inrätta poststationer på landsbygden som "speditionskontor" åt postkontoren. Det gick således närmare ett år, innan de första kom till stånd.

Posten i Borensberg var aldrig förenad med järnvägsstationen. Den fanns under åren 1861 - 1870 i slussinspektorsbostället, 1870 - 1894 vid Husbyvägen 2, 1894 - 1911 vid Götgatan 4, 1911 - 1940 vid Husbyvägen 5 samt 1940 - 1969 nära gästgivaregården

för att i december 1969 flyttas till Husbyvägen 14. Under tiden från och med september 1865 till och med januari 1894 hade posten status av ett förvaltningspostkontor men degraderades den 1 februari 1894 till poststation. Den 1 februari organiserades poststationen om till en postexpedition och benämndes i anslutning till en generell omorganisation lokalpostkontor från den 1 maj 1977. Prefixet "lokal" föll bort med 1986 års ingång och postmästare Sölve Johansson har fått ta över ansvaret för service till de drygt 2300 hushåll som har postadress Borensberg. Dessa innesluter lantbrevbäringshushåll som tidigare haft postadress Fornåsa, Klockrike, Kvarn och Älvan.

En närmare redovisning av Borensbergs posthistoria skulle ta stort utrymme i anspråk och kan knappast inrymmas i detta häfte då den inte berör järnvägen. Som ett exempel på ärenden som postmästaren i Borensberg fick ta ställning till återger jag ändå nedan hans oro för att en poststation skulle inrättas i Krigsberg.

Krigsberg

Postmästare Johan Victorin i Borensberg skrev den 19 december 1874 till poststyrelsen för att "mota Olle i grind" när det gällde tanken på att öppna en poststation i Krigsberg. Om en sådan hade inrättats där, skulle Victorin gå miste om sportler i form av bland annat lösväskarovden.

Han framhöll i sitt brev till poststyrelsen att de vid "Krigsbergs kyrka boende huvudsakliga korrespondenterna, Herrar Kyrkoherden C W Boström och Konduktören B Alfr. Nyström - vilkas post härifrån uthämtas dels regelbundet fyra gånger i veckan och dels ofta däremellan - hava härstädes var för sig uttalat såsom sin åsikt, att, om en Poststation skulle vara påtänkt att öppnas vid Krigsbergs kyrka, de anse en sådan därstädes icke alls behövlig eller önskelig, vilket, på Herr B A Nyströms till mig för ett par dagar sedan gjorda uppmaning, härmed hos Kungl. Styrelsen värdsammast anmäles".

Postmästare Victorin misstänkte att kronobrevbäringsreformen från och med 1875 skulle medföra tillkomsten av en poststation i Krigsberg. Diskussioner hade också förts om en sådan mellan poststyrelsen och länsstyrelsen i Linköping i juli 1874. I poststyrelsens brev den 10 december 1874 till länsstyrelsen uppgavs emellertid att förutsättningar inte fanns för poststationer i Krigsberg eller Egebyborna vid tillämpning av de regler som fanns i kungörelsen den 5 december 1873 om åtgärder vid kronobrevbärings avveckling. Victorin hade alltså inte behövt skriva i ärendet till poststyrelsen, där hans brev för övrigt föredrogs den 31 december 1874 och försågs med påteckningen "föranledde ej åtgärd". Brevet är intressant såtillvida att det speglar postmästarnas motstånd mot poststationer inom sina förvaltningsområden. Tillkomsten av sådana kunde påverka deras inkomster negativt.

Elfvestad (Älvan)

Vi har nu återvänt till bansträckan mellan Linköping och Fågelsta efter avstickaren från Klockrike. Nästa station på färden västerut är Älvestad. Redan under 1874 års överläggningar med poststyrelsen hade länsstyrelsen i Linköping fört på tal inrättande av en poststation i Älvestad. Ett förslagskontrakt med en föreståndare där, ävensom i Flistad och Klockrike sändes till och med till poststyrelsen på hösten 1874. Vid sitt slutliga ställningstagande skrev poststyrelsen emellertid den 10 december 1874 till länsstyrelsen bland annat

"om befattningarna som föreståndare för poststationer i Flistad, Klockrike och Elfvestad å postlinjen Berg-Skeppsås, så har inrättande av dessa postanstalter jämte postlinjer icke av Konungens Befallningshavande ansetts erforderligt vid det sammanträde inför Konungens Befallningshavande rörande regleringen av postförbindelserna inom länet, vilket ägde rum i slutet av sistförflutne juli månad, och då desamma anordnande icke synes skäligen kunna grundas på bestämmelserna i Kungl. kungörelsen den 5 december förlidet är om kronobrevbärings upphörande och om sättet för fortskaffande av de försändelser, för vilka nämnda brev bäring fått anlitas, så mycket mindre som för i frågavarande orter tillfälle blivit berett att i allmänhet för sin postutväxling kunna begagna lösväska som med allmän post fortskaffas, får Kungl. Generalpoststyrelsen härjämte överlämna bägge exemplaren av omförmälda icke godkända kontrakt, med anhållan att desamma genom Konungens Befallningshavandes försorg torde bliva till vederbörande kontrahenter återställda".

På 1875 års tidtabell för postföringen mellan Berg och Borensberg återfinns man sålunda de tre nyss nämnda orterna med petit-stil. På så sätt angavs i tidtabeller sådana orter som inte hade egna poststationer. I den nedan återgivna tidtabellskopian märker man också den särskilda kolumnen för att ange "f.m." resp "e.m." och till och med "midd.". Efter någon tid kunde man slopa dessa extrakolumner, när man kommit på idén att rama in uppgifter som avsåg tidpunkter mellan kl 18 och 06. Senare förenklade man det ytterligare genom att bara stryka under minutalen för natt-tider innan man till sist gick över till 24-timmars-dygnets enkelhet.

Berg--Skeppsås--Borensberg.						
(Från den 9 juni 1875.)						
—	4,15	f. m.	2,5	Bergs poststation	O. L. 6,0 — e. m.	
				Flistad.		
				Klockrike.		
	7,15	8,0	f. m.	1,5	Skeppsås poststation.....	O. L. 2,15 2,30 e. m.
					Boberg.	
				Lönsås.		
	10,15	—	f. m.	Borensbergs postexpedition	O. L. — 12,0 midd.	
				4,0		

Ett kvarts sekel fick man vänta på en egen poststation i Älvestad. Den öppnades som en järnvägspoststation den 1 januari 1901 som ett komplement till den redan långa raden av små poststationer vid järnvägen Linköping-Vadstena-Ödeshög. Samtidigt inrättades en lantbrevbäring med två veckoturer från poststationen till Älvestads kyrka. Till poststationsföreståndare antogs Karl August Magnusson. Denne följdes 1905 av Per Otto Nilsson, som var på plats till 1916.

Om tillkomsten av poststationen kan man läsa i ett ärende på mer än 20 sidor i poststyrelsens arkiv (diarienummer 1900:7093/1240). Det var ordföranden i Mellersta Östergötlands Järnvägsbolags styrelse som tog initiativet genom ett brev till poststyrelsen den 9 februari 1900. Det blev anledning att också kommunicera med länsstyrelsen i ärendet, eftersom det också omfattade viss ändring av lantbrevbäringen. Tillkomsten av den nyss nämnda lantbrevbäringen till Älvestads kyrka skedde nämligen i samband med att lantbrevbäringen mellan Klockrike och Älvestads kyrka drogs in.

Per Otto Nilsson fick vara med om att byta datumstämpel två gånger. Den 1 juli 1909 ändrades stavningen och han fick ersätta den ursprungliga datumstämpeln med en som hade gravyren ÄLFVESTAD. Denna användes till och med september 1912, varefter poststationen fick namnet Älvan (till en början stavat Älfvan). Efter Per Otto Nilsson, som fick förflyttning till Gullberg den 1 oktober 1916, ansvarade följande järnvägsanställda för posten i Älvan: August Isak Bergström (1916-1939), Karl Göran Ingemar Pettersson (1939-1952), Britta Johansson (1952-1956) och Judit Pantzar (1957-1963). Den sistnämnda fick anställning vid posten i Klockrike, när all järnvägstrafik på sträckan Linköping-Fågelsta upphörde den 29 september 1963 och medförde indragning av poststationen i Älvan. Efter poststationens indragning svarade ett postombud för lokal service till och med januari 1965. I dess datumstämpel fanns gravyren FORNÅSA POSTOMB 2.

Fornåsa

Till ansvarig för posten i Fornåsa antogs järnvägens stationsföreståndare Carl B Runo, när poststationen öppnades i samband med att järnvägen togs i bruk för allmän trafik den 1 december 1897. Fram till och med den 28 september 1963, varefter all järnvägstrafik lades ned, ansvarade efter Runo följande järnvägsanställda för postservice i Fornåsa: Karl Axel Metodius Ericsson (1916-1926), David Hilding Gyllenhammar (1926-1928), Otto Fredrik Karlsson (1928-1932), Oskar Leander Gustavsson Nässer (1932-1934), Johan Rikard Johansson (1934-1946), Rut Sofia Carlsson (1946-1948), Martin Fritjof Kratz (1948-1957), Carl August Linder (1957-1961) och C-E H Johansson (1962-1963).

Poststationen organiserades vid järnvägsnedläggningen om till en postexpedition och flyttades till "Vilan" vid Järnvägsgatan 6. Karl Evert Johansson blev ansvarig chef. Utvecklingen var emellertid inte särskilt gynnsam. När Karl Evert Johansson

flyttade till Blomstermåla i början av 1969 fick Inga Britt Petersson uppehålla befattningen som vakansvikarie i avvaktan på en planerad omorganisation. Denna innebar att poststationen den 1 november 1969 ersattes med lantbrevbäring från Borensberg i kombination med ett postombud hos livsmedelshandlare Ingemar Eriksson.

På 1970-talet introducerades en ny form av fast postanstalt, kallad postställe. Postombudet höjdes nu till postställe och fick byta ut sin dittillsvarande datumstämpel med gravyren BORENSBERG POB 1 mot en med dubbla namn BORENSBERG FORNÅSA. Genom generell ändring av terminologin blev benämningen postkontor från 1986 års början. I projektet "Nät 92" ingick att postkontoret överlämnades på entreprenad med den nya termen "Post i Butik".

Österstad

Från Fornåsa byggdes en järnväg till Motala som togs i bruk för allmän trafik den 31 juli 1915. Vi gör nu en avstickare norrut på denna och kommer först till Österstad.

Någon poststation kom inte till stånd där förrän den 1 mars 1920. För hembygdssamlade filatelister är den intressant såtillvida att frimärken av medaljongtyp var på upphällningen då. Frimärksvärderare har satt ett mycket högt pris på medaljongfrimärken stämplade i Österstad, medan senare utgivna frimärken med Österstads-stämpel mer eller mindre betraktas som massvara. Poststationen drogs emellertid in med oktober månads utgång 1962, då all trafik upphörde på järnvägen. Som en komplettering till den ersättande lantbrevbäringen fanns ett postombud i Österstad under tiden 1 november 1962 - 31 januari 1964.

Följande järnvägsanställda var ansvariga för posten i Österstad: Albin Robert Adell (1920-1930), Axel Emanuel Lindén (1930-1943) och Inga Lisa Lindén (1943-1962).

Ulvåsa

Nästa station på avstickaren från Fornåsa låg i Ulvåsa. Där öppnades en poststation vid tågstarten den 31 juli 1915. Intill indragningen med maj månads utgång 1960 ansvarade följande järnvägsanställda för postservice i samhället: Hilding Emanuel Rahmberg (1915-1916), Albin Robert Adell (1916-1919), Alfred Welander (1920-1921), Elna Fredrika Elisabeth Örnell (1921-1943), Emmy Linnéa Gustavsson (1943-1945) och Märta Sofia Sjöström (1945-1960).

Holmsbruk

Strax före ingången till Motala kom järnvägen till Holmsbruk. Förstadssamhället Holms närhet till det större postkontoret torde ha bidragit till att någon poststation inte kom på tal när man planerade organisationen inför järnvägens tillkomst. Efter särskild framställning år 1936 från dåvarande Motala sockens kommunalfullmäktige öppnades där emellertid en förenad poststation den 1 mars 1939 (diarienummer I b 176.37). Man kunde kanske ha tänkt sig namnet Holm på poststationen, men detta var upptaget av en poststation i Halmstads närhet.

Ingrid Maria Viktoria Levin blev föreståndare och fick efter litet mer än fem år uppleva skilsmässa från järnvägen den 1 oktober 1944. Posten fanns dock kvar i järnvägsstationen ända till 1960, då den flyttades till Holmsvägen 69.

Fröken Levin fick uppleva den rivande utveckling som medförde att poststationen höjdes till postexpedition den 1 oktober 1954. När hon slutade den 31 januari 1958, hölls befattningen vakant till den formella utnämningen från den 1 april 1958 av Ingrid Ström. Under hennes tid ändrades benämningen till lokalpostkontor den 1 maj 1977. En ny vakans uppstod när hon slutade den 31 oktober 1985, men ett år senare tillsattes Ulla Hedlund som postmästare, den titel som tillämpades från och med 1986 års ingång då alla fasta postanstalter med kundservice började kallas postkontor.

Redan under Ingrid Levins tid som postchef hade poststationen bytt namn från Holmsbruk till Motala 2 den 1 juli 1953. Det flyttades från Holmsvägen 69 till Carlottenborgs Centrum 1965 länge innan det fanns något större centrum där. En formell invigning av Centrum gjordes år 1989.

Varv

Vi har efter avstickaren från Fornåsa till Holmsbruk (Motala 2) återvänt till huvudlinjen och fortsätter färden mot öster, där vi möter järnvägsstationen i Varv. I samhället fanns sedan 1875 års ingång en poststation som med järnvägens tillkomst drogs in och ersattes med en förenad post- och järnvägsstation med järnvägsmannen Johan Fredrik Strid som chef. Vi skall emellertid ägna litet uppmärksamhet åt orten före järnvägens tillkomst.

Poststyrelsen kommenterade i ett brev till länsstyrelsen i Linköping den 10 december 1874 de förslag som kommit från länsstyrelsen i brev den 24 oktober, 11, 14 och 28 november samt 2 december 1874. De var alla åtföljda av diverse kontrakt som ett resultat av de överläggningar som hållits mellan poststyrelsen och länsstyrelsen i juli 1874 i frågan om åtgärder vid kronobrevbärings avskaffande. Flertalet av de med nämnda skrivelser överlämnade kontrakten godkändes av poststyrelsen, däribland ett med skolläraren August Lindqvist om skötsel av en poststation i Varv från 1875 års ingång med 100 kr i årsarvode.

Mindre än tre år senare fördes indragning av poststationen på tal vid ett sammanträde på landskansliet i Linköping den 1 november 1877. Poststationen skulle enligt planerna ersättas med lantbrevbärning, men sedan August Lindqvist lämnat ett för posten förmånligt anbud beslöt poststyrelsen att poststationen skulle vara kvar.

Emär jag äro, ock haft flera förslag, lyckats erhålla något antagligt anbud i lantbrevbärings utgörande i linien Skerwinge - Skvarf, men nuvarande poststationsföreståndaren och postföreren August Lindqvist förklarar sig villig att, derest poststationen fortfarande singe behållas, vara stationsföreståndare i Skvarf och ombesörja postens transporterande emellan nämnde station och Skerwinge, två gånger i veckan fram och åter, på sätt som nu sker, mot en årlig ersättning i ett för allt 300 kronor, hvarigenom en minskad kostnad för dessa besyrt uppkommer af 56 kronor årligen, så har jag upprättat det följande kontrakt som härhelt afleveras i 2 exemplar och är afsett att tillämpas från och med den 1 maarta april, då de nuvarande kontrakten alltså skulle upphöra att gälla. Linköping postkontor den 16 februari 1879.

1193

af A. Jönsson

Detta brev från tf postmästaren i Linköping till poststyrelsen speglar den uppoffring som poststationsföreståndare August Lindqvist gjorde för att orten skulle få behålla sin poststation.

Ända till 70 års ålder fortsatte August Lindqvist att serva Varv-borna med post. Men till den 1 december 1897 blev han uppsagd, för då flyttades poststationen till järnvägsstationen. Där förde Johan Fredrik Strid befälet under elva år, följd av nedan uppräknade järnvägsanställda till poststationens indragning med sista verksamhetsdag den 28 september 1963: Carl Axel Metodius Ericsson (1908-1916), Karl Gustaf Lundberg (1916-1918), Ernst Konrad Vickius (1918-1930), Carl Theodor Carlström (1930-1936), Gunborg Augusta Carlström (1937-1947), August Bernhard Ignatius Zaar (1947-1948) och Karl Sigurd Johannisson (1948-1963).

Fågelsta

Sedan vi passerat **Styra**, i vars hållplats någon poststation inte förefaller ha varit avsedd på allvar, åtminstone inte av postmyndigheterna, kommer vi till Fågelsta, ändpunkten för den 39 km långa järnväg som öppnades för allmän trafik den 1 december 1897. Där mötte spåret en äldre järnväg, nämligen Hallsberg-Motala-Mjölby järnväg som hade öppnats för allmän trafik redan den 15 december 1873. Samtidigt därmed hade en poststation öppnats i Fågelsta och dess ansvariga föreståndare blev stationsinspektorer på platsen. De hade sannolikt redan från början biträden som fullgjorde postsysslan. Om dem berättar personalkorten inte något och som i alla andra fall blir det alltså de ansvariga chefernas namn som återges i personallängden nedan. Fram till 1960 var de stationsinspektorer, men den år 1960 tillsatte chefen fick titeln stationsmästare. Det är en ovanligt lång lista av postansvariga i Fågelsta: J O Lindhé (1873-1874), Anders Bovin (1874-1879), Gustaf Wilhelm Asplund (1879-1903), Johan Ludvig Lindström (1903-1913), Carl Wilhelm Olsson (1913-1916), Gottfrid Bernhard Åkesson (1916-1926), Carl Johan Walter Thune (1926-1933), Ernst Levin Wennersten (1933), Carl Anders Ahlin (1934), Axel Birger Rogius (1934), Yngve Hjalmar Trolander (1934), Carl Gustaf Sandell (1935-1938), Gustav Martin Norberg (1938-1940), Carl Sigurd Carlsson (1940-1944), Johan Martin Söderström (1944-1952), Albert Henrik Edvard Gustafsson (1952-1960) och stationsmästaren John Börje Lagergren (1960-1966).

SJ sade upp avtalet med postverket angående postens skötsel 1965 och poststationen drogs in med maj månads utgång 1966. Postkunderna fick i stället betjäning med lantbrevbäring från Motala. Vid detta tillfälle fanns tre järnvägsmän anställda vid järnvägsstationen utöver Börje Lagergren, nämligen järnvägsexpeditör Sven Lindqvist och förste trafikbiträden Torsten Carlsson och Gunnar Jonsson.

Aska

Den första stationen på järnvägen västerut från Fågelsta är Aska. Visserligen är järnvägen mellan Fågelsta och Ödeshög via Vadstena av äldre datum, men poststationen i Aska öppnades inte förrän den 1 juni 1901. Vadstena - Fågelsta järnväg öppnades för allmän trafik redan den 31 oktober 1874 och såldes den 25 juni 1886 till Fågelsta-Vadstena-Ödeshögs järnväg. Det fanns en hållplats i Aska, när Hagebyhöga kommun under det nya seklets första månad begärde hos styrelsen för Fågelsta-Vadstena-Ödeshögs järnvägsaktiebolag att en fullständig järnvägsstation skulle inrättas i Aska. Kommunens framställning innefattade "erbjudande av bidrag till kostnaden för stationens anläggande mot villkor bland annat att poststation där inrättas".

Linköping—Ödeshög.

(Från den 1 juni 1901.)

1 ^o 2 ^o	1 ^o 2 ^o	Katrinholm Näsåsö	— 5 ^o	4 ^o 3 ^o
Plk. 242				
Tåg 1.		Km.		
6 ⁰		Linköping 202		10 ¹¹
6 ¹⁵		7 Bränninge		9 ⁵⁷
6 ³³		10 Vreta kloster		9 ⁵⁰
6 ³¹		13 Gullberg		9 ⁴²
6 ³⁹		15 Maspelösa		9 ³⁵
6 ⁵²		21 Klockrike		9 ²²
7 ⁰		24 Elfvesta		9 ¹²
7 ¹¹		27 Fornåsa		9 ⁵
7 ²⁴	Fk. Brl.	33 Hvarf		8 ⁴⁷
7 ³⁵	Tåg 5.	39 Fågelsta 217		8 ³⁵
7 ⁴⁵	5 ⁴⁰	— Fågelsta	2 ¹⁴	8 ²³
7 ⁵⁶	—	43 Aska	—	8 ¹⁵
8 ¹¹	6 ¹⁰	49 Vadstena	1 ⁴⁸	8 ²
			Tåg 12.	
8 ²⁵	6 ²⁵	— Vadstena	1 ³³	7 ⁵²
8 ³⁸	6 ³⁸	53 Arneberga	1 ²³	7 ⁴⁴
9 ⁰	7 ¹	59 Rogslösa	1 ⁶	7 ²⁹
9 ¹³	7 ¹⁷	63 Borghamn	1 ²⁵⁵	7 ¹⁷
9 ⁵⁰	7 ⁵⁶	73 Alvastra	1 ²³³	6 ⁴⁷
9 ⁵⁶	8 ²	75 Hästholmen	1 ²¹⁵	6 ³⁹
10 ¹	8 ¹⁰	— Hästholmen	1 ²⁰	6 ¹⁵
10 ¹⁶	8 ²⁵	81 Ödeshög	1 ¹⁴⁶	6 ⁰
			Tåg 12.	Tåg 8.
			Brl.	Plk. 242
—	9 ²⁰	Hjo (via Hästholmen)...	10 ³⁰	—

Detta är den tidtabell som tillämpades från den 1 juni 1901, när poststationen i Aska öppnades. Understruken minutsiffror markera tider som ligger mellan kl 18 och 06 ("natt-tid").

Till postansvarig i Aska antogs den 1 juni 1901 Carl Theodor Carlström med 180 kr i årsarvode för själva postsysslan, höjt till 300 kr med 1906 års ingång. Med efter hand bättre villkor blev Carlström kvar på sin post till 1930, då han lämnade över till Axel Henning Karlsson. Därefter ansvarade Rut Gunborg Linnéa Karlsson för posten (1939-1947) och Stina Elisabeth Lindberg (1947-1958). Poststationen ersattes med lantbrevbäring från Vadstena med oktober månads utgång 1958.

Vadstena

Vår färd går vidare västerut till Vadstena, vars postkontor inte har haft i stort sett annat med järnvägen att göra än att administrera transporterna till och från tågen. Postkontoret är ett av de äldre i vårt land. Det lämnas därhän i detta häfte.

Arneberga (Örberga)



Järnvägen svänger efter Vadstena av mot sydväst och kommer till Arneberga. Vi är nu inne på den del av järnvägen som öppnades för allmän trafik den 13 november 1888. När bolaget fick koncession i juni 1886 övertog det sträckan Fågelsta-Vadstena och hade trafikerat den lilla sträckan ungefär 2½ år innan trafiken kom i gång mot Ödeshög.

Det fanns sedan 1875 års ingång en poststation med namnet Örberga, som drogs in när en förenad post- och järnvägsstation öppnades i Arneberga den 14 november 1888, dagen efter tågstart.

Organisten och klockaren Carl August Sjölander antogs till föreståndare för poststationen i Örberga med 1875 års ingång på länsstyrelsens förslag vid förberedelserna för kronobrevbäringens avskaffande. Hans uppsägning av arbetsgivaren drygt 13 år senare och poststationens förflyttning tre kilometer till järnvägsstationen i Arneberga hälsades sanerligen inte med applåder av dem som vant sig vid betjäning av poststationen i Örberga. Kronolänsmannen Ludvig Ljungholm uttryckte sig bl a på följande sätt när han ett par år efter omorganisationen begärde viss förbättring i postgången:

"Sedan den nya järnvägen Vadstena-Ödeshög kommit till stånd och därigenom en lättare kommunikation erhållits genom Dals härad, trodde man, att även en bekvämare och billigare postförbindelse skulle komma att beredas ortens befolkning, och så har väl även i allmänhet, med ett enda undantag, skett. Efter Örberga poststations indragning inrättades poststation vid den 0,5 mil från Vadstena, på ett kallt gårde och fjärran från tätbebyggda ställen samt således i en folktom trakt belägna Arneberga station å ovannämnda järnväg.

Härifrån utgår nu lantbrevbäring tvenne gånger i veckan till Örberga och Nässja kyrkor, den förra belägen omkring 4 kilometer och den senare omkring en nymil från stationen, och är väl denna brevbering huvudsakligast till för kyrkoposternas befordran, ty de enskilde, som därav njuta fördel, kunna lika bekvämt, om ej bekvämare, betjäna sig av postkontoret i Vadstena, då de på järnvägen kunna erhålla väsku kostnadsfritt till Arneberga".

Jag lämnar här länsmannens brev efter detta prov på skrivkonst. Hans önskemål om förbättring av postförhållandena för den mera missgynnade Herrestads socken genom att förflytta Arneberga poststation till Herrestad föranledde inte någon åtgärd av poststyrelsen. Som vi ser i det följande fick emellertid Herrestad så småningom också post i järnvägsstationen, även om det skulle dröja ett kvarts sekel efter att den förenade post- och järnvägsstation öppnats i Arneberga.

Poststationen i Arneberga avvecklades med oktober månads utgång 1958. Intill dess svarade följande järnvägsanställda för platsens postservice: August Wallentin Larsson (1888-1893), Gustaf Adolf Granath (1893-1898), Carl Oscar Julius Malmén (1898-1910), Simon Jonas Malm (1910-1911), Otto Fredrik Karlsson (1911-1928) och Edit Hilda Vilhelmina Gustafsson (1928-1958).

*Härmed får meddelas att trafikerna a' bolagets
journé kommer att öppnas Quedagen den 14 dennes
Vadstena den 3 November 1888
För Fågelsta-Ödeshög Jernvägs-
aktiebolag.*

*N. von Wundt
Gustaf Lund*

Herrestad

Det skulle dröja till den 1 juli 1913 innan någon poststation inrättades i Herrestad. Några av kommunalstämman utsedda representanter hade gjort en framställning till poststyrelsen i december 1888 om att få en poststation där. Postinspektören anförde då i sitt svar till poststyrelsen "att Herrestads allenast tre kilometer från Arneberga poststation belägna anhaltstation förestås av en banvakt, som icke torde vara lämplig till föreståndare för en poststation å platsen".

Utan framgång gjorde man en förnyad framställning 1890, som för övrigt ändå tillstyrktes av länsstyrelsen. Det var den i föregående avsnitt kort berörda begäran att flytta Arneberga poststation till Herrestad. I det där delvis citerade brevet från länsmannen uttryckte denne också sin åsikt om styvmoderlig behandling av Herrestads kommun, som hade offrat 3500 kronor på järnvägen utöver den aktieteckning som de närmast berörda jordägarna hade gjort. Däremot hade, enligt länsmannens brev, "Örberga kommun ej bidragit med ett enda öre utan tvärtom sökt motarbeta järnvägens tillkomst".

När ärendet avgjordes till nackdel för sökandena, fäste poststyrelsen avseende vid uppgifterna att kronolänsmanskontoret väntades flytta till Vadstena och att poststationen i Arneberga av uppördssiffrorna att döma tycktes vara väl anlitad. Mest avgörande torde dock det faktum ha varit att styrelsen för Fågelsta-Vadstena-Ödeshögs järnväg inte ansåg sig ha råd att anställa en för postarbetet i Herrestad mera kvalificerad person än den där då befintliga banvaktshustrun. Ersättningen från posten skulle enligt poststyrelsens erbjudande komma att uppgå till 120 kronor per år, medan järnvägen räknade med en merutgift av 400 kr vid förändrad bemanning av stationen.

Men så småningom gick det vägen, som man säger och poststationen i Herrestad öppnades alltså den 1 juli 1913 med Carl Ludvig Lund som ansvarig föreståndare till 1923. Han följdes av Edvin Harald Ljungblad under nio månader 1923, Karl Alfred Granath (1923-1927) och Astrid Emilia Granath (1927-1958). Poststationen drogs in den 31 oktober 1958.

Rogslösa

Tåget går vidare och passerar hållplatsen i **Källstad**, där någon poststation inte blev inrättad. Därefter når det Rogslösa som är en postort med anor före järnvägen. Poststyrelsen godkände nämligen i ett brev den 10 december 1874 till länsstyrelsen i Linköping det därifrån insända förslagskontraktet med f d fanjunkaren K Landström om befattningen som föreståndare för den poststation som öppnades i Rogslösa med 1875 års ingång. Hans årsarvode blev då 100 kr men det höjdes till 200 kr från den 1 juli 1877 genom poststyrelsens beslut i februari 1877.

Enär ersättningen för tjänstgöringen vid Rogslösa poststation sedan från början blifvit uti för ringa tillflykt med afseende på det för den tid derväsende upptaget för stationsföreståndaren, och då det tillkommer, att förordade nämnda icke få litet förbehåll, hvilket förhållande ju naturligt äfven under närmaste framtid borde vara, så får underlyftnad ämnhöjningen utgående att lönen måtte höjas till 300 kronor från den 1 juli detta år, eller och, efter begär till, blifva för befattningen utöfverig.

Rogslösa poststation, den 16 januari 1877



I vanliga fall brukade poststyrelsen svara att avtalet gällde intill dess det blev uppsagt, när anspråk gjordes på arvodeshöjning. I detta fall behövde Landström inte säga upp befattningen och söka den på nytt i eventuell konkurrens med andra intresserade. Poststyrelsen pratade emellertid på anspråken och medgav 200 kr om året i stället för begärda 300 kr.

Med järnvägens tillkomst blev Landström uppsagd från sin befattning. Han var då 80 år gammal. Poststationen flyttades till järnvägsstationen den 14 november 1888 och Gustaf Ludvig Hellström fick ansvara för både post och järnväg i Rogslösa till följande år. Hans yngre kolleger med samma ansvar var följande: Oskar Leonard Kind (1889-1893), Simon Jonas Malm (1893-1910) och Carl Oskar Julius Malmén (1910-1923). Den sistnämnde fick uppleva att Fågelsta-Vadstena-Ödeshögs järnväg med 1919 års ingång ingick i Mellersta Östergötlands järnvägar. Nästa föreståndare i Rogslösa var Carl Ludvig Lund (1923-1942) och Carl Einar Granath (1942-1958).

Därmed var det slut på samgåendet mellan post och järnväg. Den 1 november 1958 skildes de båda företagen åt och med posten kvar i stationshuset en kortare tid blev Karin Ingeborg Johansson föreståndare. År 1960 flyttades poststationen till kommunalhuset där den blev kvar till indragningen med oktober månads utgång 1965.

Borghamn

Med järnvägen kom posten också till Borghamn. Dagen efter tågstart öppnades en förenad post- och järnvägsstation i Borghamn den 14 november 1888. Till och med oktober 1958 bestod föreningen och följande järnvägsmän hade ansvaret för posten: Oskar Leonard Kind (1888-1889), Simon Jonas Malm (1889-1893), August Wallentin Larsson (1893-1897), Gustaf Arvid Pettersson (1897-1919), Karl Emil Larsson (1919-1931), Alfred Welander (1931-1938), David Leonard Gustafsson (1938-1952), Oskar Witus Wallentin Johansson (1952-1956) och Ulf Arne Andersson (1957-1958).

Siv Barbro Ingrid Kvist blev föreståndare för poststationen när den skildes från järnvägen den 1 november 1958. Poststationen fanns emellertid kvar i stationshuset men drogs in den 30 april 1975. Barbro Kvist tjänstgjorde också som lantbrevbärare. Som ett komplement inrättades ett postställe vid poststationens indragning, en innovation under det expansiva 1970-talet. Med ny terminologi kallades poststället för postkontor vid 1986 års ingång. Borghamns postkontor drogs in med utgången av mars 1988 men namnet fick behållas som ortadress. Ett avtal tecknades också med Konsum om att förmedla post med lantbrevbäraren åt kunder som denna inte kunde komma i kontakt med under turen.



POSTENS FÖRFATTNINGSSAMLING

13

1986-01-17

Från den 1 januari 1986 används enbart benämningen postkontor för alla typer av postkontor och även för postställen. Nuvarande begrepp ortpostkontor, lokalpostkontor och postställen slopas.

4 Benämning på postkontor och postställen

Med det beslut som delgavs postpersonalen på detta sätt kan den kanske omständliga terminologin för olika slag av postanstalter sägas ha försvunnit.

Till filatelisterna har Posten ofta tagit stor hänsyn. Mången har emellertid vänt sig mot systemet med att låta stämpla sistadagsbrev efter sista dagen som ett postkontor varit i verksamhet.

Fr o m 1988-04-01 drogs postkontoret 592 02 BORGHAMN in. Postadressen för Borghamn behålls lydande under Vadstena. Sistadagsstämpel kan fås på försändelser som sänds till adress: Postkontoret »Sistadagsstämpel», 592 02 BORGHAMN. Pga försenad publicering kommer försändelser att stämplas 2 veckor efter cirkulärets utgivning (beräknad vecka 17).

TRAFIKCHEFS-EXPEDITIONEN.

Nr Fogelsta den 26/12 1904

Till Herr Postchefen
Östra Postbyråhuset
Hästholmen
D. No 3955

POSTINSPEKTORER I JUSTITIE-DISTRIKTET
INKOM DEN 27 DEC 1903
D. No 3955

Fogelsta - Wadstena - Ödeshögs jernvägsstation. Stationen inrättades i Wäversunda på jernvägen mellan Fogelsta och Wadstena för att förbättra trafikförhållandena på denna linje. Stationen inrättades den 1 januari 1904 under ledning av trafikchefen i Wäversunda, som då var Carl Robert Nordell. Stationen är en enkelspårsstation med en plattform och en väntsal. Stationen är en av de mest vackra på jernvägen mellan Fogelsta och Wadstena.

Johan Lindström

Wäversunda

Nästa poststation utmed vår färd på den smalspåriga järnvägen var den i Wäversunda. Den öppnades den 1 februari 1904, sedan hållplatsen hade förvandlats till en fullständig trafikstation. Järnvägens stationsföreståndare Karl Robert Nordell blev ansvarig även för postgöromålen. Han var på plats till 1926, då han efterträddes av Ingrid Olivia Karlsson. Hennes tid som föreståndare varade till 1949. Då tillträdde den tredje och sista poststationsföreståndaren i Wäversunda, Karin Ingeborg Johansson, som fick uppleva poststationens indragning med oktober månads utgång 1958.

Alvastra

Vi reser förbi hållplatsen **Omberg**, där någon poststation inte funnits, och kommer till Alvastra. En förenad post- och järnvägsstation öppnades där den 14 november 1888 med stationsföreståndaren Carl Wiktor Falkenström som ansvarig. Han avlöstes 1897 av Thure Tollin som tjänstgjorde i Alvastra till 1901. Därefter ansvarade följande järnvägsanställda för posten i Alvastra: David Hilding Gyllenhammar (1901-1921), Alfred Velander (1921-1931), Gustaf Emil Emelin (1932-1942) och Margit Maria Johansson-Rydberg (1943-1958).

Det kan synas egendomligt att en poststation inrättades i Alvastra på bara två kilometers avstånd från Hästholmens station. Postinspektionen hade emellertid i sin framställning till poststyrelsen den 1 november 1888 framhållit att Alvastra skulle "bliva anknypningspunkten för den trafik järnvägen kommer att förmedla till och från Heda och Röks socknar, och då i grannskapet är boende skogsinspektör och förlagd en skogsskola, torde det befinnas nödigt att poststation därstädes anordnas".

När poststationen drogs in den 31 oktober 1958, inrättades ett postombud som under tiden till och med mars 1966 utväxlade post med Hästholmen och under perioden april 1966 - mars 1970 med Ödeshög. Postombudet drogs in den 31 mars 1970. Det uppges under båda perioderna haft datumsämplor med dubbelnamn.

Hästholmen

Redan den 1 oktober 1863 inrättades en poststation i Hästholmen. Ett av argumenten vid kronofogde Duses begäran hos länsstyrelsen om stöd för dess tillkomst var "att sedan ångbåtskommunikation emellan alla städer och hamnar vid sjän Vättern numera blivit ordnad, jag anser den föreslagna poststationen vid Hästholmens hamn vara för ortens affärsmän och korrespondenter behöfvlig". Duse lanserade hamnfogden Fr. August Svenerz som föreståndare, men när det kom till kritan, som man säger, blev förre kaptenen Ernst Viktor Sahlberg antagen. Efter hans död 1866 förestods poststationen av änkefru Emma Amalia Sahlberg till 1875 och därefter av Ingeborg Maria Tilander.

Järnvägens tillkomst medförde uppsägning av kontraktet med fröken Tilander och den 14 november 1888 flyttades poststationen till järnvägsstationen. Där ansvarade följande järnvägsmän för postgöromålen till poststationens indragning den 31 mars 1966: Lars Constantin Lundqvist (1888-1889), Gustaf Ludvig Hellström (1889-1919), Gustaf Arvid Pettersson (1919-1944), Birger Steen (1944-1956), Adolf Gunnar Widman (1956-1958) och Carl Einar Granath (1958-1966). Den sistnämnde pensionerades 1966 och Hästholmens trafikplats gjordes obemannad med viss betjäning av gods genom ett SJ-ombud.

Efter poststationens indragning betjänades postkunderna med lantbrevbäring från Ödeshög. Som komplement till denna fanns ett postombud till och med juni 1976.

En poststation med namnet **Vestra Hästholmen** fanns i Blekinge under tiden april 1885 - juni 1890. Om den har jag berättat i posthistoriskt häfte nr 79, "Posthistoria från Blekingekusten".

Ödeshög

Ändpunkten för järnvägen och vår resa var Ödeshög. Det fanns vid tidpunkten för järnvägens tillkomst ett postkontor med namnet Ödeshög som redan närmade sig en ålder av ett halvt sekel. Det hade öppnats med 1840 års ingång i närheten av Stora Aby kyrka några kilometer öster om Ödeshög. Det kunde då inte kallas Aby, eftersom det fanns ett postkontor med det namnet i Skåne. Det uppges att den tillförordnade regenten, kronprins Oscar, bestämde att postkontoret skulle kallas Ödeshög. Dess förste chef var Gustaf Mauritz, Edfelt, som dog redan i september 1840, 60 år gammal. Därefter tillsattes Olof Åkesson Cervin och i februari 1883 utnämndes Johan Bengtsson som postmästare.

Under hans tjänstperiod byggdes järnvägen och det blev nödvändigt att flytta postkontoret till ett område i närheten av Ödeshögs järnvägsstation. Posttransporterna skulle ju nu ske med tåg i stället för landsvägsledes. Till detta kom också det faktum att Ödeshögs samhälle hunnit utvecklas till att bli ett centrum för bygden och där borde postkontoret ligga. Här som i snart sagt alla andra tillfällen måste man vara flexibel och följa utvecklingen.

Men något annat samröre med järnvägen än transporterna från och till tågen har postkontoret i Ödeshög i stort sett inte haft. Det var ett förvaltningspostkontor fram till år 1920 och hade ett tiotal underlydande poststationer, däribland flera av dem som berörs i detta häfte, Alvastra, Arneberga, Borghamn, Herrestad, Rogslösa och Väversunda.

Jag lämnar inte något utrymme åt Ödeshögspostens historia i detta häfte. Inför 150-årsdagen 1990 beskrevs den föredömligt av postinspektör Folke Sundholm i Linköping i en minnesskrift som delades ut till de ca 2500 hushållen inom adressområdet. Framställningen är väl värd att ta del av. Den finns att låna från Postmusei bibliotek.

PS SVEPER ÖVER LANDET

● SISTA TÅGET UT

Att en järnväg läggs ned är i regel något vemodigt för folket i bygden. Men när sista tåget gick på MOJ-linjen Linköping—Vadstena, även känd som »Gurklisten» eller »Blindtarmen», blev det i stället en hyllning till en svunnen tidsepok och dagen blev ett ljust minne för dem som deltog, berättar Bertil Örn. Rune Sporre fotograferade.

Pkp 353 drogs in en lördag. Men på sön-

dagen kom postkupén tillbaka, fast i upprustad gammal postkupéskepnad, i ett extratåg mellan Linköping och Vadstena. Arrangör var Järnvägarnas Museiförening i Linköping. Tågsättet drogs som förr i tiden av landets äldsta funktionsdugliga ånglok. Ca 700 personer hade köpt biljett till sista tåget och längs linjen och vid järnvägsstationerna hade stora skaror av människor mött upp för att en sista gång få se sitt tåg tuffa fram med en hastighet av 40 km i timmen.



Linköpingsborna hade mött upp talrikt för att ta farväl av sitt tåg till Vadstena.



Postkupén tjänstgjorde »på riktigt» under färden. Värre än lilla julafton tyckte förre kupemästare John Amerby, som rest på kupén i 40 år. Här i uniform som Postmuseum lånat ut.

Lagpostiljon Bertil Örn, till vardags postkonsulent i Linköping, svarade för postens medverkan i arrangemanget. Tillsammans med trevliga postvärdinnorna Anita Håkansson och Marianne Herrström delade han ut »Våra brev» till resenärerna.

